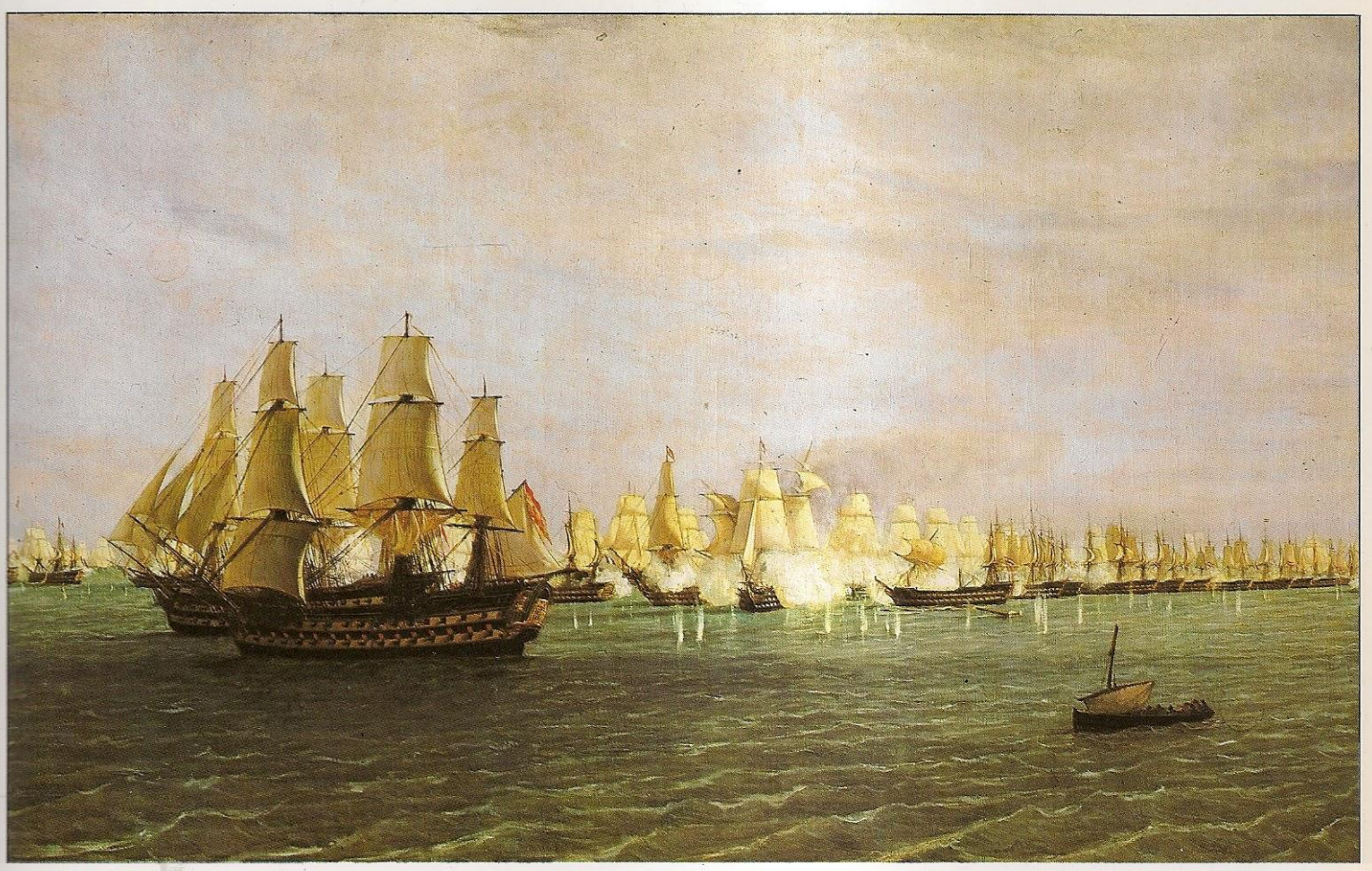


La batalla de Trafalgar, *pintura de R. Monleón (Museo Naval, Madrid; foto Salmer). El desenlace de la batalla del 21 de octubre de 1805 significó la consolidación de la supremacía naval británica, que habría de mantenerse por espacio de casi siglo y medio.*

DE TRAFALGAR A LA PROPULSION A VAPOR

Trafalgar

«England expects that every man will do his duty» («Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber»): este mensaje histórico del almirante Horatio Nelson, el más famoso en la historia naval, fue transmitido a las tripulaciones de los buques británicos por medio de las banderas de señales izadas en lo alto del palo mayor del *Victory*. En aquel momento, al amanecer del 21 de octubre de 1805, Gran Bretaña se disponía a jugarse en aguas de Trafalgar la carta decisiva para la consolidación de aquel poderío marítimo que durante 140 años impondría orgullosamente al mundo la realidad del célebre lema *«Britannia rules the waves»* («Britania gobierna las olas»).

Napoleón había atribuido parte de la responsabilidad en la frustrada invasión de Inglaterra a su almirante Pierre Villeneuve, que se hallaba bloqueado en Cádiz, con toda la flota franco-española, por la escuadra británica, mandada por Nelson. A la acusación de cobardía lanzada por el emperador, Villeneuve quiso replicar demostrando su capacidad para enfrentarse al enemigo y se dispuso a salir del puerto. Por su parte, Nelson, a fin de invitar a Villeneuve a ponerse al descubierto, simuló una reducción considerable del número de navíos que efectuaban el bloqueo. En la mañana del 20 de octubre, aprovechando una fuerte brisa sur-sudoeste, toda la escuadra de Villeneuve zarpó de Cádiz. El almirante francés sabía perfectamente que la escuadra enemiga, no muy lejana, le estaba esperando, pero se ignora cuáles eran exactamente sus planes: si pretendía dirigirse hacia el norte o hacia el sur, ni cómo pensaba encontrar y hacer frente a la flota británica. Sea como fuere, Villeneuve sabía que el encuentro era inevitable y desde el principio ordenó sus fuerzas en una sola línea de fila, situando en cabeza a los buques menos veloces, alternando los navíos franceses con los españoles, y enfilando la ruta sudeste. Al amanecer del 21 de octubre, con viento débil del noroeste, la flota franco-española, que seguía rumbo sudeste, avistó a estribor, o sea hacia poniente, a la flota británica, ordenada en dos columnas con proa hacia levante, en dirección perpendicular a la formación de marcha de sus fuerzas. Para evitar que la flota británica envolviera su retaguardia, Villeneuve hizo invertir el rumbo y ordenó la aproximación al enemigo, poniendo proa al norte.

Nelson prosiguió con sus buques en dos columnas, con viento favorable, y, aprovechando su buena posición, se dirigió a todo trapo hacia la formación enemiga, ayudado inteligentemente en dicha maniobra por el almirante Cuthbert Collingwood, a bordo del *Royal Sovereign,* y por todos los comandantes. Éstos habían intuido la intención de su almirante, que consistía en atacar por el centro y la retaguardia a la formación adversaria e introducirse entre sus buques a fin de fraccionar la batalla en multitud de combates aislados. La maniobra fue un éxito. En un principio, los navíos británicos, al aproximarse para penetrar como los dientes de un rastrillo en la formación enemiga, hubieron de soportar el fuego de flanco, pero después, atravesando la línea de los buques franco-españoles, batieron a su vez de flanco a sus adversarios. Seguidamente, virando de bordo, orzaron todos a un tiempo y se situaron de costado al enemigo a fin de proceder al abordaje. La batalla se fraccionó así en numerosos y encarnizados combates singulares. El centro y la retaguardia de la formación franco-española tuvieron que combatir contra el conjunto de la flota británica, muy superior en número, y muy pronto sufrieron pérdidas importantes, mientras los buques de vanguardia quedaban inoperantes sin poder prestar una ayuda inmediata a las otras unidades, sometidas a un duro acoso.

El buque insignia de Nelson, el *Victory,* seguido por las unidades de su columna, había navegado inicialmente de vuelta encontrada con la formación enemiga, hasta aproximarse al *Bucentaure,* buque insignia de Villeneuve, y, tras acosarlo por popa, pasó seguidamente a abordarlo a sotavento.

El duelo entre el *Victory* y el *Bucentaure* fue realmente épico. Como es sabido, en el momento culminante de la batalla Nelson fue mortalmente herido por el fuego de un mosquete disparado por un fusilero desde la cofa del *Redoutable,* navío que, junto con el español *Santísima Trinidad,* había acudido en auxilio del *Bucentaure,* que se hallaba en dificultades. También fue herido de muerte el almirante Gravina, comandante de la flota española. La suerte de la batalla era ya netamente favorable a los británicos, y en combate cuerpo a cuerpo fueron hechos prisioneros el almirante Villeneuve y los almirantes españoles Álava e Hidalgo de Cisneros. En los combates



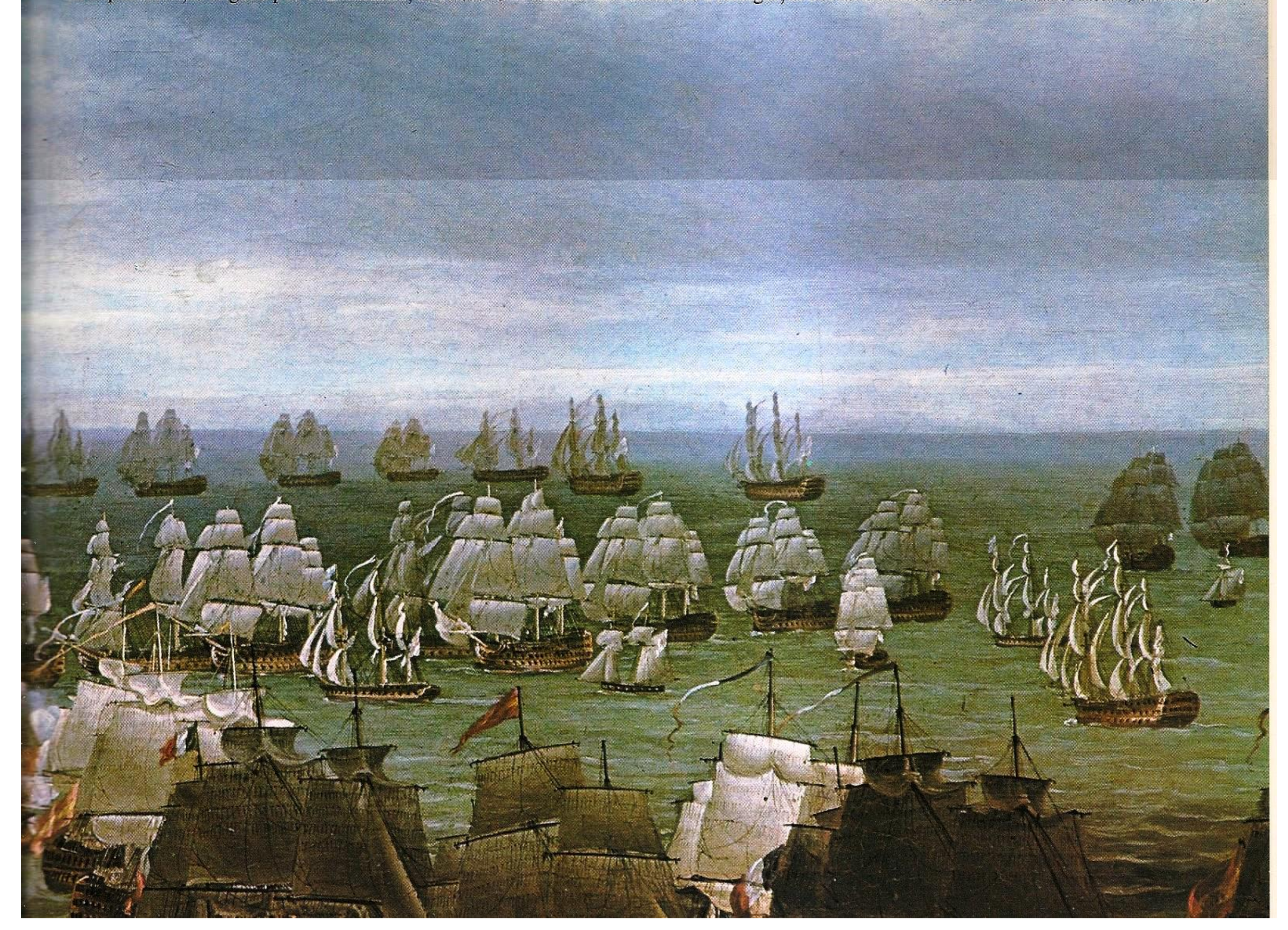
singulares los británicos supieron aprovechar su superioridad y se impusieron muy pronto al enemigo. Después de tres horas de encarnizada lucha, la flota franco-española quedó aniquilada. Diecisiete de sus navíos fueron inutilizados y uno totalmente destruido, y varios de los que pudieron escapar fueron capturados en los días siguientes. Los diecisiete buques averiados, que los británicos remolcaron en parte, tuvieron que ser abandonados y naufragaron durante una terrible tempestad que se desencadenó la noche siguiente a la batalla. Los navíos franco-españoles, muchos de ellos incendiados, fueron abandonados a su trágica suerte.

Hay que recordar, sin embargo, la enérgica iniciativa del capitán de navío Cosmao Kerjulen, que zarpó en plena borrasca del puerto de Cádiz con cinco buques y consiguió remolcar dos unidades de la escuadra derrotada, abandonadas por los británicos. Otros buques fueron salvados por sus propias tripulaciones y conducidos a Cádiz. El buque español *Santa Ana,* al mando del almirante Álava, que se encontraba herido, consiguió escapar cuando era remolcado. La tripulación, arengada por el almirante, se sublevó contra los guardias británicos, desarmándolos, y el buque, amparado por la oscuridad, cañoneó a las dos unidades que lo custodiaban y, a pesar de estar parcialmente desarbolado, logró llegar a Cádiz.

En resumidas cuentas, los británicos únicamente pudieron llevar a Gibraltar, como trofeo de su victoria, los restos de cuatro navíos enemigos, de los cuales sólo uno pudo ser incorporado a su flota.

El balance de la batalla de Trafalgar fue como sigue: ocho navíos franceses capturados y uno destruido, y nueve españoles capturados. Los franceses tuvieron 3 000 muertos, en la batalla o ahogados, y más de 1 000 heridos; los españoles, 1 000 muertos y más de 1 300 heridos. Por parte británica hubo 500 muertos y 1 200 heridos.

De la magnífica flota celosamente preparada por Napoleón sólo quedaron unas pocas unidades, y el emperador comprendió que a partir de aquel momento debía abandonar toda esperanza de quebrantar el poderío británico. Trató entonces de remediar la situación instaurando el bloqueo continental, que apenas afectó a Gran Bretaña, dueña absoluta de los mares. La batalla de Trafalgar, al borrar del escenario



La batalla de Trafalgar en una pintura de la época (National Maritime Museum, Greenwich).

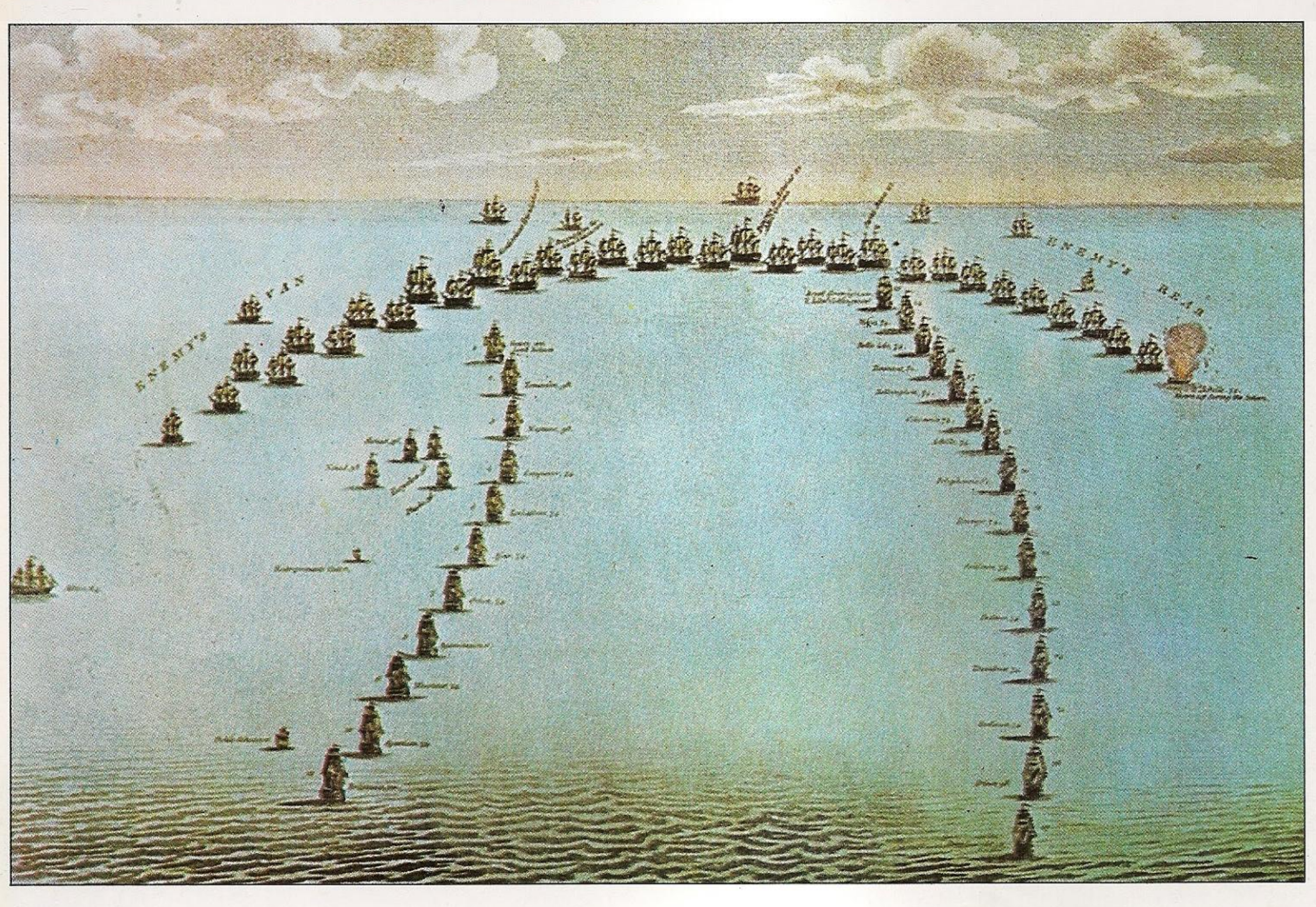
a la flota francesa, o mejor dicho franco-española, eliminó el más importante obstáculo para la consecución del dominio de los mares por parte de la flota británica; ésta, finalmente, había conquistado una superioridad indiscutible sobre la adversaria. Es oportuno señalar aquí las características distintas de las dos marinas rivales. La británica, tradicionalista, organizada en todos sus detalles, mantenida en constante actividad debido a las necesidades del naciente imperio colonial, estaba mandada por expertos almirantes y comandantes, conscientes del creciente prestigio de la Marina ante el gobierno y la opinión pública. En cambio, al caer la monarquía, la Marina francesa sufrió una profunda crisis, especialmente entre su oficialidad. La oleada innovadora, instaurada con la Revolución, había derribado todas las instituciones existentes: el cuerpo de oficiales, el reclutamiento, el adiestramiento, los arsenales y los almacenes habían sido renovados en su totalidad, y de ello surgió una organización improvisada, a menudo poco eficaz y arbitraria.

En tales condiciones, sólo la autoridad de Napoleón podía imponer un poco de orden. El emperador puso gran empeño en el fortalecimiento de la Marina francesa, promoviendo el incremento de la construcción naval y haciendo todo lo posible para que pudiera hacer frente a la británica. Sin embargo, en su impaciencia por valerse de ella para su juego político-militar, careció de la necesaria competencia específica para evaluar los diversos problemas que la compleja estrategia marítima de la época le planteaba. Autoritario y absolutista, Napoleón pensaba adoptar también en el mar la misma táctica empleada en las batallas terrestres, táctica que, por otra parte, le resultó igualmente nefasta en la campaña de 1814.

Es razonable suponer que le hubiera resultado más conveniente dejar mayor iniciativa a sus almirantes, quienes, aunque sin poseer la capacidad de Nelson, habrían mostrado mayor eficacia si se hubieran visto libres de la sujeción a las órdenes imperiales, que ninguno de ellos osaba transgredir. Dada la complejidad de la maniobra estratégica de este importante período, en que el teatro de la actividad marítima no se limitaba al Mediterráneo, sino que abarcaba también el Atlántico, las instrucciones a los almirantes franceses tendrían que haber sido lo más sencillas posible, excluyendo los detalles, a fin de dejarles suficiente libertad de iniciativa.

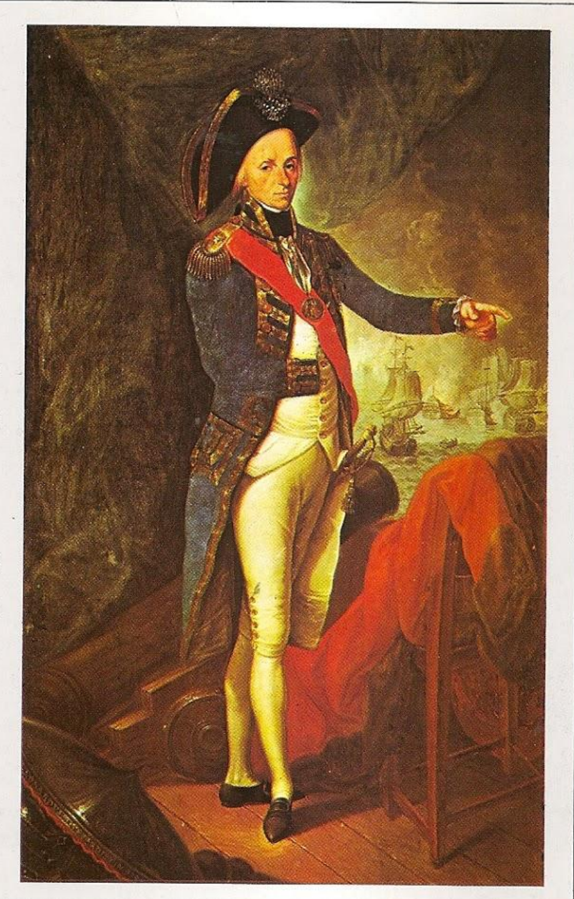
Por parte británica, en cambio, era Nelson quien en diversas circunstancias, y a veces incluso erróneamente, soslayaba o contravenía abiertamente las órdenes del Almirantazgo cuando estaba convencido de que con ello prestaba mejor servicio. Al considerar la conducta de los dos almirantes adversarios en Trafalgar, se advierte en Nelson una única preocupación: la de entrar en combate con la flota enemiga, seguro de la capacidad de sus comandantes y de sus tripulaciones. Convencido de la victoria, se lanzó con ímpetu temerario contra la formación franco-española, sin ignorar que su maniobra podía resultar peligrosa, porque sus unidades corrían el riesgo de quedar aisladas y podían ser rodeadas y vencidas, cosa que no ocurrió, bien por la rápida maniobra de su lugarteniente, el almirante Collingwood, que secundó y completó la maniobra de su jefe, sustituyéndolo en el mando cuando fue mortalmente herido, bien por la poco oportuna intervención de los buques franco-españoles de vanguardia, que después fueron vencidos en combates singulares.

Esquema de la disposición de las flotas enfrentadas en la batalla de Trafalgar. La escuadra franco-española adoptó una sola línea de fila; las unidades británicas avanzaron en dos filas a fin de envolver el centro y la retaguardia de la formación enemiga (National Maritime Museum, Greenwich).



HORATIO NELSON

Nacido en Norfolk el 19 de septiembre de 1758, Horatio Nelson (aquí en un retrato de L. Guzzardi, Museo Nazionale di San Martino, Nápoles) inició muy joven (1770) su vida marinera, embarcando como grumete en el *Raisonnable*. Después de participar en una expedición ártica, y apenas regresado de la misma, partió hacia las Indias Orientales. En 1777 obtuvo el grado de teniente de navío, en 1778 le fue confiado el mando de un bergantín y al año siguiente el de una fragata. Como capitán de navío, tomó parte en las operaciones contra la rebelión de las colonias norteamericanas (1782-1786). Al estallar la guerra con Francia (1792), sirvió a las órdenes de Hood. En 1796 fue ascendido a comodoro y al año siguiente participó en la gran batalla del cabo de San Vicente; después de la victoria alcanzó el grado de contraalmirante. Como comandante de la flota del Mediterráneo, derrotó a la escuadra francesa en la célebre batalla de Abukir (1798), que puso fin a la expedición napoleónica a Egipto. Posteriormente se distinguió en la defensa del reino de Nápoles, prestando su ayuda a los Borbones y recibiendo como recompensa de sus triunfos el título de duque de Bronte (1800), así como el grado de vicealmirante. En 1801, en el Báltico, desmanteló las defensas de la ciudad de Copenhague. Durante la tercera coalición entre Austria, Rusia e Inglaterra (1803-1805), le fue otorgado el mando supremo de la flota británica en el Mediterráneo, con la misión de bloquear a la flota francesa de Tolón. En el curso de esta última campaña tuvo lugar la batalla de Trafalgar, decisiva para la consolidación del poderío británico en el mar, pero que costó la vida a Nelson, el 21 de octubre de 1805.



LA DISPOSICIÓN DE LAS FLOTAS AL COMENZAR LA BATALLA

Ingleses
Franceses
Españoles
Zona de la batalla
0 1 2 km
0 1 milla
Norte
ESPAÑA
P. Trafalgar
OC. ATLÁNTICO
Estrecho de Gibraltar
ÁFRICA
OCÉANO ATLÁNTICO
Spartiate
Minotaur
Defence
Thunderer
Prince
Polyphemus
Dreadnought
Swiftsure
Defiance
Orion
Revenge
Agamemnon
Ajax
Achilles
Britania (alm. Northesk)
Colossus
Conqueror
Bellerophon
Euryalus
Africa
Tonnant
Leviathan
Príncipe de Asturias (alm. Gravina)
Neptune
Berwick
Mars
Achille
Téméraire
Belleisle
Victory (alm. Nelson)
San Ildefonso
Neptuno
Royal Sovereing (alm. Collingwood)
Scipion
Montañés
Intrépide
Bahama
San Juan Nepomuceno
Pluton
Fougueux
San Francisco de Asís
Formidable (alm. Dumanoire)
Santa Ana (alm. D'Alica)
Héros
Mont Blanc
Aigle
Douguay-Trouin
Argonauta
Swiftsure
Monarca
Indomptable
San Agustín
Argonaute
Algésiras (alm. Magon)
San Justo
Rayo
Santísima Trinidad (alm. Cisneros)
Neptuno
Bucentaure (alm. Villeneuve)
Redoutable
San Leandro



Arriba: Nelson comunica a sus oficiales el plan de ataque previsto para la batalla de Trafalgar (Nelson Museum, Monmouth).

Monday Oct 21st 1805 at day light saw the Enemys combined fleet from East to ESE bore away made the Signal for order of Sailing and to prepare for Battle the Enemy with their heads to the Southward at 7 the Enemy wearing in succession May the Great God whom I worship Grant to my Country and for the benefit of Europe in General a great and Glorious Victory, and may no misconduct in any one tarnish it and may humanity after Victory be the predominant feature in the British fleet. For myself individually I commit my Life to Him who made me and may his blessing light upon my endeavours for serving my Country faithfully. to Him I resign myself and the just cause which is entrusted to me to Defend. Amen. Amen. Amen

A la derecha: la última página del diario de Nelson, fechada el 21 de octubre de 1805. Este escrito, testamento espiritual, contiene, además de la esperanza de una gloriosa victoria para su país, el deseo de que, después de la batalla, el sentido humanitario sea la característica distintiva de la flota británica (National Maritime Museum, Greenwich).

Este espíritu agresivo, el llamado «Nelson touch», esta energía consciente y concorde que tan inteligentemente Nelson había sabido infundir a los hombres de su flota, faltaba en la formación franco-española. Sin embargo, esto no es totalmente cierto por lo que se refiere a los marinos españoles, pues Gravina, Churruca, Alcalá Galiano y Alcedo murieron en el combate o como consecuencia del mismo, y concretamente Gravina venció a Collingwood en el centro de la batalla, aunque su barco, el *Príncipe de Asturias,* rodeado en proporción de cuatro a uno, fue finalmente silenciado.

Hay que reconocer también que sobre Villeneuve y sus comandantes pesaba el recuerdo de las anteriores derrotas. La conducta del almirante francés fue indecisa, casi resignada; parecía como si sólo le preocupara respetar al pie de la letra las continuas instrucciones que recibía, algunas de ellas patentemente extemporáneas y contradictorias.

Es comprensible, sin embargo, que Napoleón no estuviera en condiciones de dar órdenes pertinentes a su almirante en alta mar. Basta con pensar que en aquellos tiempos las instrucciones eran enviadas por tierra mediante correos a caballo, o por vía marítima por medio de fragatas, corbetas y otros pequeños veleros. Pasaban semanas, pues, para que llegaran a su destino, siempre y cuando la nave mensajera consiguiera conectar con el buque insignia, evitando ser capturada. No era nada extraño que, al llegar las órdenes, la situación hubiese variado por completo,

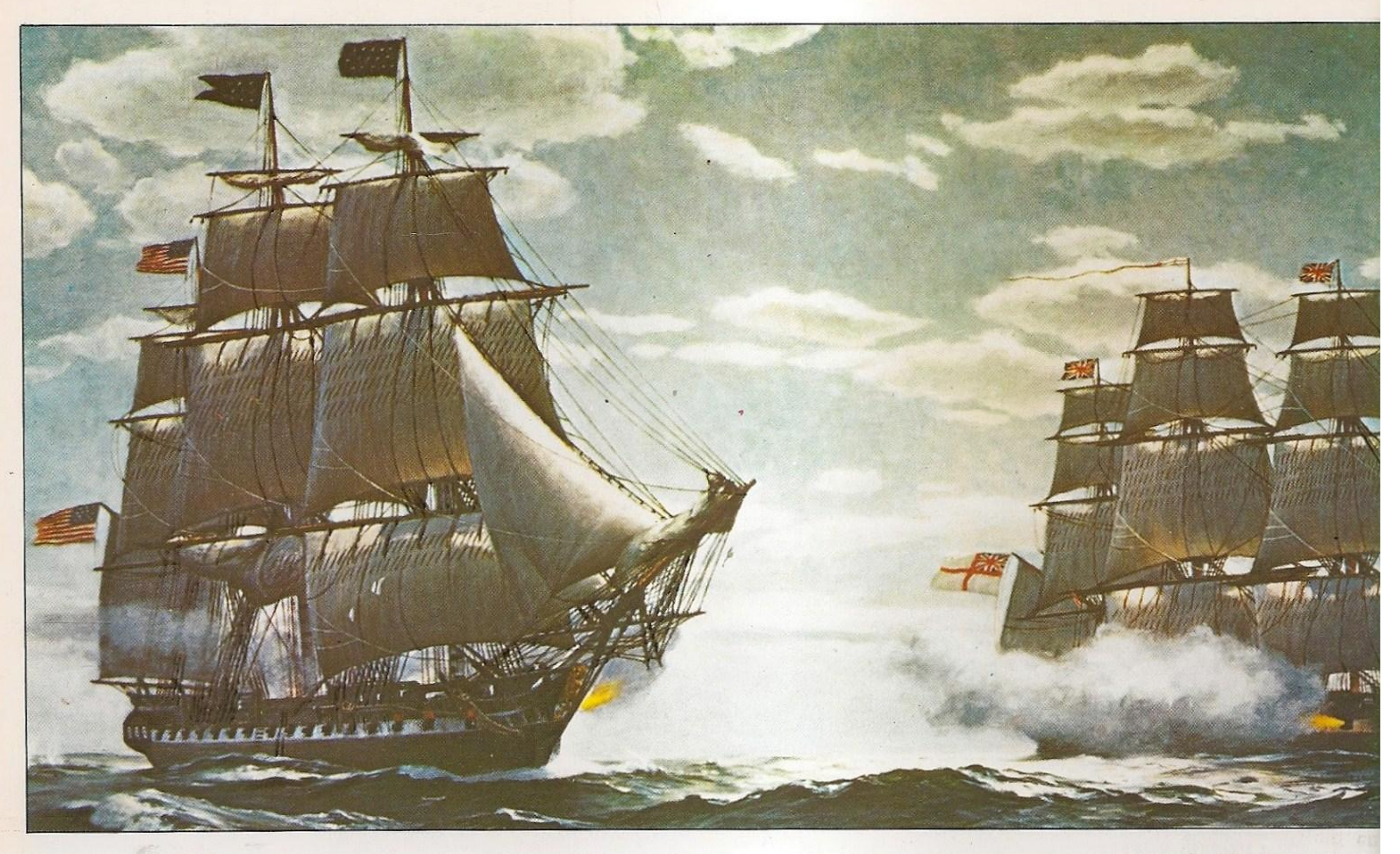
en cuyo caso el almirante o el comandante debía tomar la iniciativa por su cuenta y, si era posible, informar a los mandos centrales en tierra. De este modo, pues, las diversas órdenes se superponían o llegaban desfasadas, poniendo en situación embarazosa a los más expertos almirantes, no todos capaces, como Nelson, de ignorarlas y obrar por su cuenta y riesgo.
Por otra parte, Napoleón estaba totalmente dedicado a dirigir sus ejércitos, que en aquel período (1805) conseguían continuos y brillantes éxitos: el 8 de octubre vencieron en Wertingen, el 9 ocuparon Augsburgo, el 12 tomaron Munich tras ocupar el día 11 Memmingen y vencer en la batalla de Elchingen, y del 17 al 20 de octubre obligaron a capitular al ejército austríaco en Ulm. Por último, el emperador se hallaba demasiado lejos para poder evaluar a tiempo los acontecimientos en el mar y la situación de las flotas, por lo que sus órdenes no siempre podían llegar oportunamente y con eficacia.
Hay que reconocer, no obstante, que los almirantes y comandantes franceses, si bien siempre superados militarmente por los británicos, desde el punto de vista náutico nada tenían que aprender de éstos: el comportamiento de los navíos y de las escuadras de Francia fue siempre excelente en todas las circunstancias, y lo demostraron con bravura en los duros lances del forzamiento del bloqueo y la guerra de corso.
Después de la derrota de Trafalgar, Napoleón ordenó la inmediata reconstrucción de la flota, tarea casi irrealizable porque, si bien fue posible botar en pocos años numerosos navíos, resultó mucho más difícil reconstituir los estados mayores y las tripulaciones, y darles un adiestramiento adecuado, al tiempo que se les infundía un auténtico espíritu combativo y marinero. Napoleón halló en el almirante Decrès un hombre inteligente y concienzudo, pero sin ningún impulso o iniciativa personal. A pesar de que renacía en puertos y arsenales, la marina de guerra francesa carecía de valor intrínseco debido a la falta de marinos expertos, en gran parte muertos o prisioneros.
En aquel mismo período tuvo especial desarrollo, por parte francesa, la guerra de corso, practicada por buques armados por corsarios y provistos de gran velamen que les confería mayor velocidad y les permitía dar rápido alcance a otros buques, o bien sustraerse eficazmente a la persecución o a situaciones de repentina inferioridad. Los corsarios estaban autorizados por los estados bajo cuyo pabellón navegaban, mediante patente de corso, a saquear, inutilizar o destruir los buques, los puertos y las poblaciones del enemigo, y a quedarse con las presas capturadas o parte de ellas, todo por su cuenta y riesgo.
En la historia de la marina se han dedicado muchas páginas a este tipo de guerra, que en la época napoleónica conoció uno de sus grandes períodos. En las contiendas entre Gran Bretaña y Francia, los ataques al comercio marítimo fueron continuos, incluso cuando los dos estados no mantenían hostilidades oficiales, y puesto que el tráfico marítimo británico era más intenso y estaba más extendido que el francés, los corsarios de Francia dispusieron de un campo de acción mayor y más fructífero y realizaron gestas legendarias.
Los grandes corsarios franceses del pasado, Jean Bart, Duguay-Trouin y Tourville, encontraron dignos herederos en la época napoleónica con Robert Surcouf, conocido como el «Corsario del Emperador», y con G. B. Bavastro, un genovés al servicio de Napoleón.



El almirante español Federico Gravina, en un grabado realizado a partir de un retrato de Lamonet (foto Mas).



Pierre Villeneuve, almirante de la flota franco-española, en un grabado extraído de una pintura de E. Quenedey (Bibliothèque Nationale, París; foto Hachette).



Rompimiento de hostilidades entre la fragata norteamericana Constitution *y la británica* Java, *el 29 de diciembre de 1812, en una pintura de Charles R. Patterson (U.S. Naval Academy Museum).*

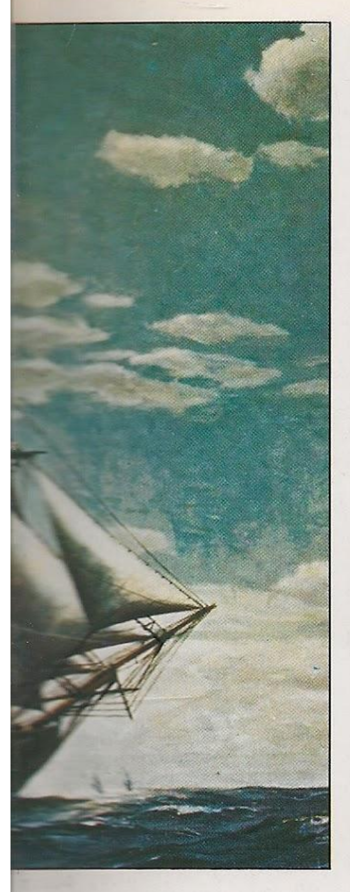
La guerra anglo-norteamericana de 1812

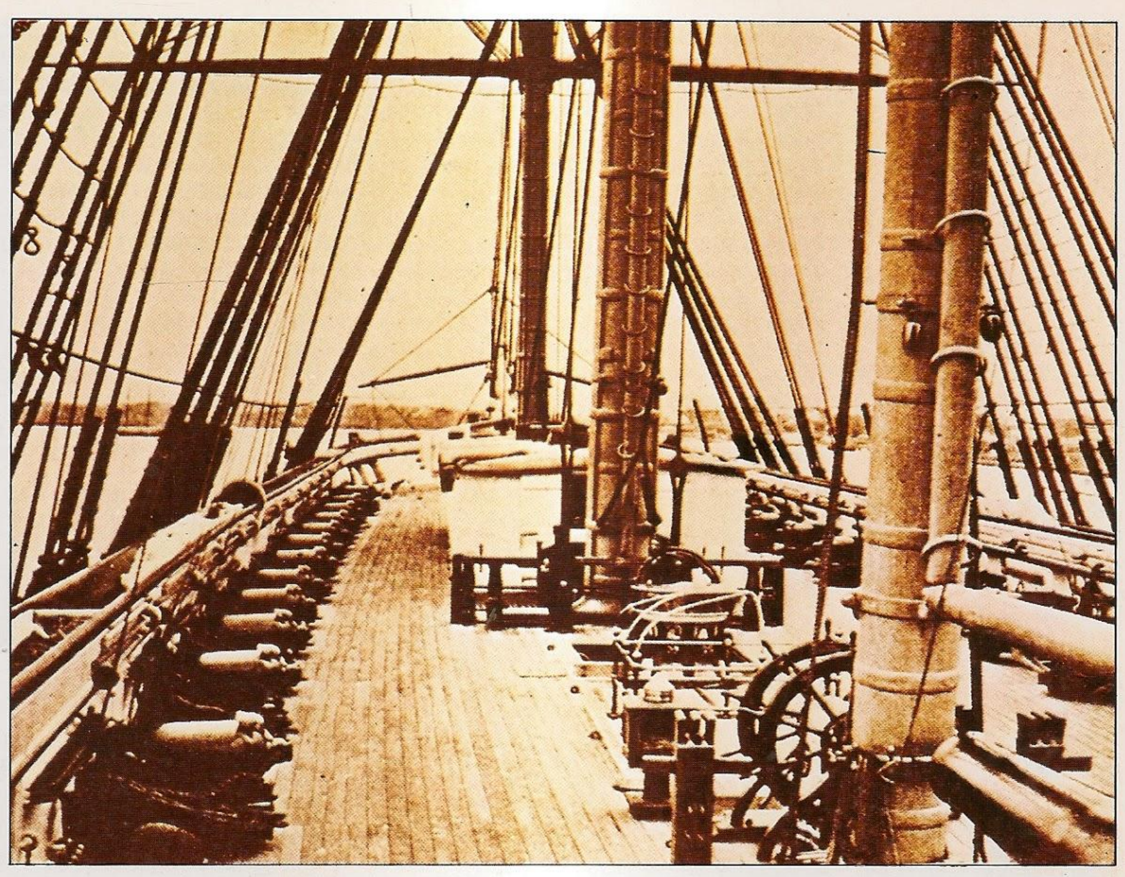
En el marco de las guerras napoleónicas se insertó, en 1812, el breve conflicto anglo-norteamericano, generado por el disgusto de Estados Unidos ante los controles y limitaciones de la libertad del tráfico marítimo impuestos por Gran Bretaña y ejercidos por la Royal Navy. A ese estado de tensión no fueron ajenos antiguos sentimientos de rivalidad que se remontaban a la guerra de Independencia norteamericana y a las tentativas de desquite de los británicos, realizadas indirectamente a lo largo de la frontera con Canadá.

En 1812, la Royal Navy alineaba una flota de 978 buques de guerra, entre ellos 236 navíos de línea, mientras que la marina norteamericana contaba tan sólo con 11 fragatas, 8 unidades menores y 170 cañoneros. Ante diferencia tan abismal, los norteamericanos concentraron sus esfuerzos en mejorar, al menos cualitativamente, sus unidades, y frente a las fragatas británicas, armadas con 48 bocas de fuego, construyeron otras de mayor tamaño y más sólidas, con el objeto de poder armarlas con 56 piezas: 32 cañones de 24 libras en batería y 24 carronadas de 32 libras en cubierta. Dotados de excelentes tripulaciones, los buques norteamericanos consiguieron éxitos satisfactorios.

El 19 de julio de 1812, la fragata norteamericana *Constitution,* de 44 cañones, capturó, tras reñido combate, la fragata británica *Guerrière,* armada con 46 cañones; sucesivamente, los buques norteamericanos *Wasp* (de 18 cañones), *United States* (de 44), *Constitution* (de 44) y *Hornet* (de 20) capturaron en combates singulares las unidades británicas *Frolic* (de 18 cañones), *Macedonian* (de 38), *Java* (de 46) y *Peacock* (de 18).

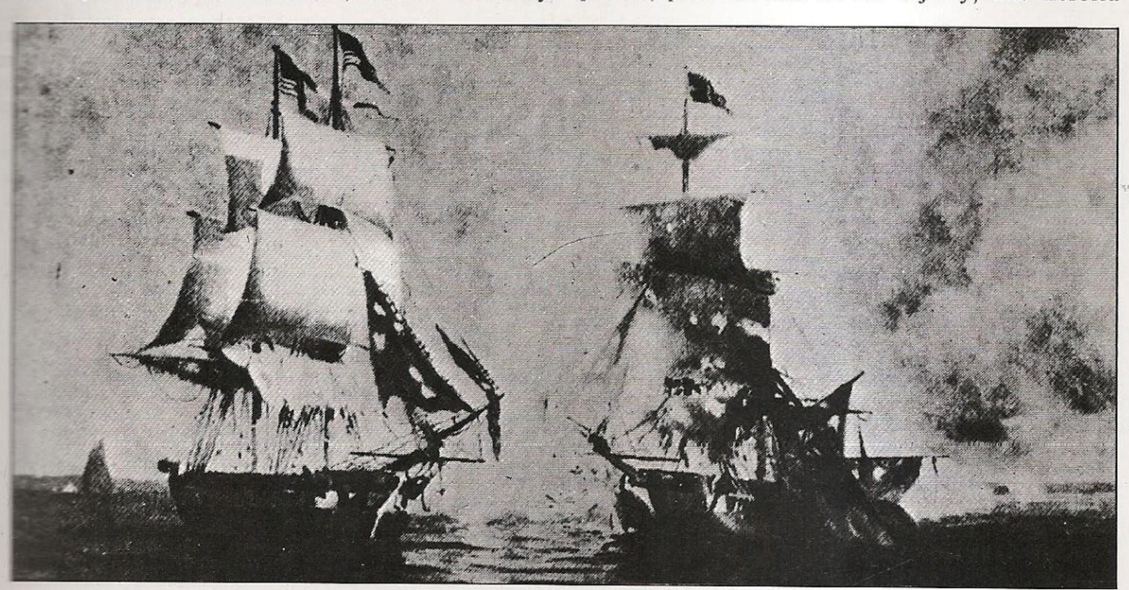
La noticia de que cinco buques de guerra británicos habían sido capturados por unidades norteamericanas provocó sorpresa y admiración en Europa, y en Francia surgió la esperanza de que los vencedores de Trafalgar hubieran topado con un digno adversario que viniera a favorecer la suerte de las armas napoleónicas. Pero la Royal Navy reaccionó con presteza, y en junio de 1813 la fragata de 52 cañones *Shannon,* mandada por el capitán de fragata Philip Broke, bloqueó, junto con su casi gemela *Tenedos,* el puerto de Boston, en el que se encontraba la fragata norteamericana *Chesapeake,* de 49 cañones, bajo el mando de James Lawrence. Broke envió a éste un mensaje significativo: «...puesto que el *Chesapeake* parece dispuesto a hacerse a la mar, yo os pido y os agradezco de antemano que lo enfrentéis a mi *Shannon,* nave contra nave, para probar la fortuna de nuestra respectiva bandera... Os suplico que no creáis que el deseo de combatir contra el *Chesapeake* me sea dictado por la vanidad personal, o que yo confíe en vuestra ambición personal para que aceptéis mi invitación. Ambos tenemos razones más nobles. No es por cumplido que os digo que, venciéndoos, rendiré a mi país el más grande de los servicios, y no dudo de que vos, en vuestra esperanza de vencer, os persuadiréis de que sólo con repetidas victorias, en combates a igualdad de fuerzas, vuestra pequeña marina podrá compensar a su propio país por la pérdida de aquel comercio que no está en condiciones de proteger...». Es éste un testimonio típico del espíritu naval vivo en la tradición de la Marina de todo país y de todas las gentes de mar. James Lawrence, que ya tenía en su haber la captura de la corbeta británica *Peacock* cuando él mandaba la *Hornet,* aceptó el reto sin titubear, zarpó del puerto el 1 de junio de 1813 y navegó directamente hacia la *Shannon.* Las dos fragatas, maniobrando con gran habilidad, se intercambiaron cañonazos y, finalmente, se abordaron. Broke se lanzó al abordaje y, a pesar de la





resistencia de los norteamericanos, se apoderó del castillo de proa, pero cayó gravemente herido. Casi al mismo tiempo, el pecho de Lawrence fue atravesado por una bala de fusil; trasladado al puente de batería, antes de morir pronunció las palabras *«Don't give up the ship»* («No entreguéis el barco»), que se convertirían en uno de los lemas de la Marina de Estados Unidos. Su tripulación, bajo la acometida de los hombres de la *Shannon,* intentó todavía oponer resistencia, pero la intimación a la rendición, so pena de aniquilamiento total, hizo cesar el combate. La fragata *Chesapeake,* con una dotación de 376 hombres, sufrió la pérdida de 7 oficiales, entre ellos su capitán, 41 marineros muertos y 9 oficiales y 91 marineros heridos. El balance para la *Shannon,* con una tripulación de 330 hombres, fue de 3 oficiales y 21 marineros muertos, y 2 oficiales, además de su comandante, y 56 marineros heridos. En enero de 1815, en el curso de un encuentro similar al precedente, la fragata británica *Endymion* capturó a la norteamericana *President.* Sin embargo, tras estos dos episodios la flota británica perdió otros seis buques, todos ellos capturados por unidades norteamericanas. Por último, en el Pacífico, la fragata norteamericana de 32 cañones *Essex* capturó y armó varios mercantes enemigos, hostigando intensamente el comercio británico, hasta que, interceptada por sus adversarios, se refugió en el puerto de Valparaíso, donde fue bloqueada por la fragata *Phoebe,* de 46 cañones, y por la corbeta *Cherub,* de 24 cañones. El 28 de marzo de 1814 la *Essex* intentó la salida del puerto, pero encalló en un bajío y, tras heroica

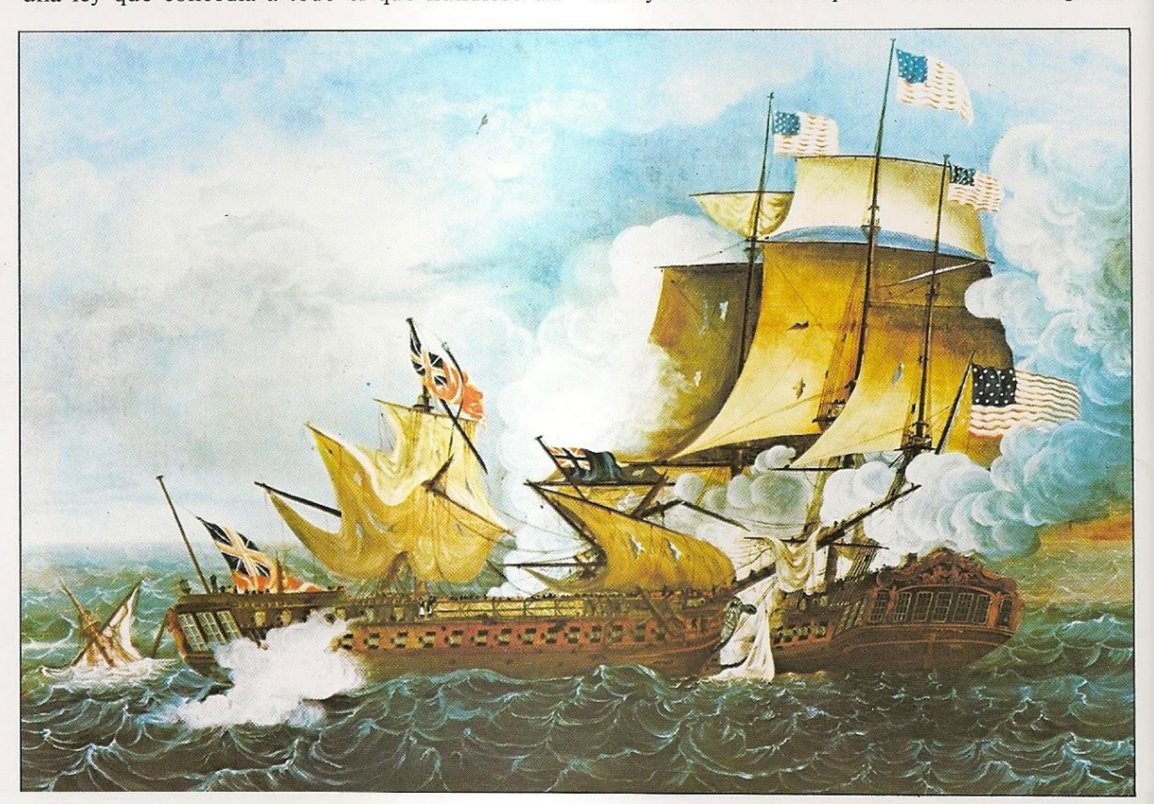
Vista parcial hacia popa de la cubierta de la fragata estadounidense Constellation. *Bloqueado en el puerto de Norfolk por la flota británica, este buque no pudo tomar parte activa en el conflicto anglo-norteamericano.*

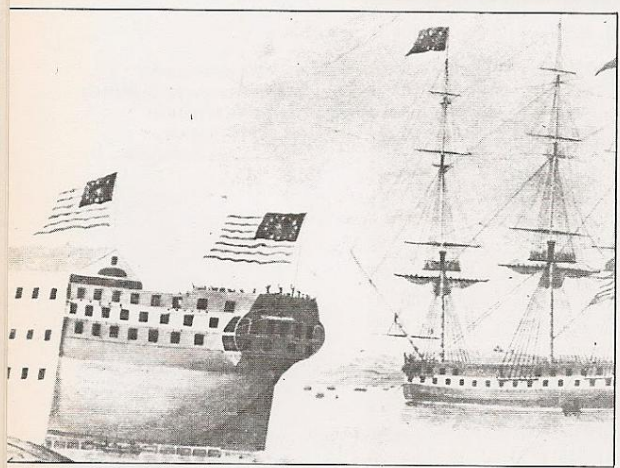


Un episodio de la guerra anglo-norteamericana: la captura del bergantín británico Boxer *por la fragata norteamericana* Enterprise.

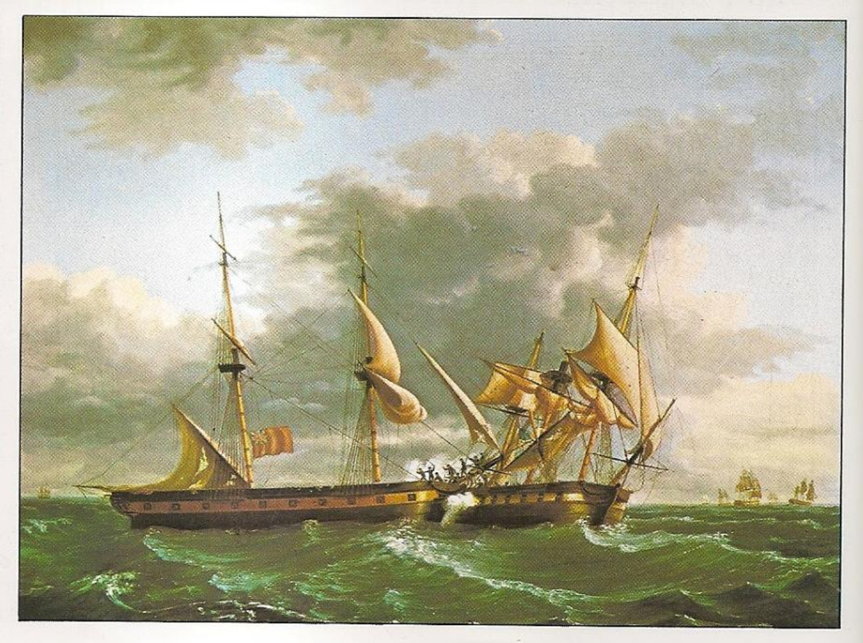
La fase crucial del encuentro entre la Constitution *y la fragata británica* Guerrière, *el 19 de agosto de 1812, en una pintura atribuida a Thomas Birch (U.S. Naval Academy Museum).*

defensa, su capitán David Porter tuvo que rendirse. A pesar de los éxitos de su flota, el signo de la guerra fue negativo para Estados Unidos, y no podía ser de otro modo si se considera que la armada británica tenía absoluta libertad de movimientos, puesto que ya no había de hacer frente a una seria amenaza naval en Europa por parte de la marina francesa. Las costas estadounidenses fueron bloqueadas, Washington incendiada y Baltimore y Nueva Orleans atacadas; el comercio norteamericano quedó gravemente lesionado. Era la prueba de que una marina compuesta únicamente por fragatas y buques menores no podía, pese a su valor, enfrentarse a una flota formada por poderosas unidades de porte mayor.
Los norteamericanos recurrieron a todos los medios para defenderse, y en 1813 el Congreso promulgó una ley que concedía a todo el que hundiese un buque británico un premio igual al valor de la nave destruida. En el campo técnico-operativo fue puesto en práctica el torpedo, ideado por Robert Fulton y perfeccionado por Mix, que lo experimentó contra el buque británico *Plantagenet.* Sumergido el ingenio a cierta distancia de la nave, se dejó que la corriente lo transportara hacia ella; cuando explosionó, levantó una enorme columna de agua y destruyó toda la proa del buque. Los británicos protestaron vivamente contra el uso de este tipo de arma, considerándola contraria a las leyes de guerra, y el gobierno de Washington prohibió su empleo... ¡Cosas de otros tiempos!
La guerra anglo-norteamericana terminó sin que sus eventos incidieran en los acontecimientos bélicos que se desarrollaban en Europa. Corría ya el año 1814 y la estrella de Napoleón se estaba extinguien-





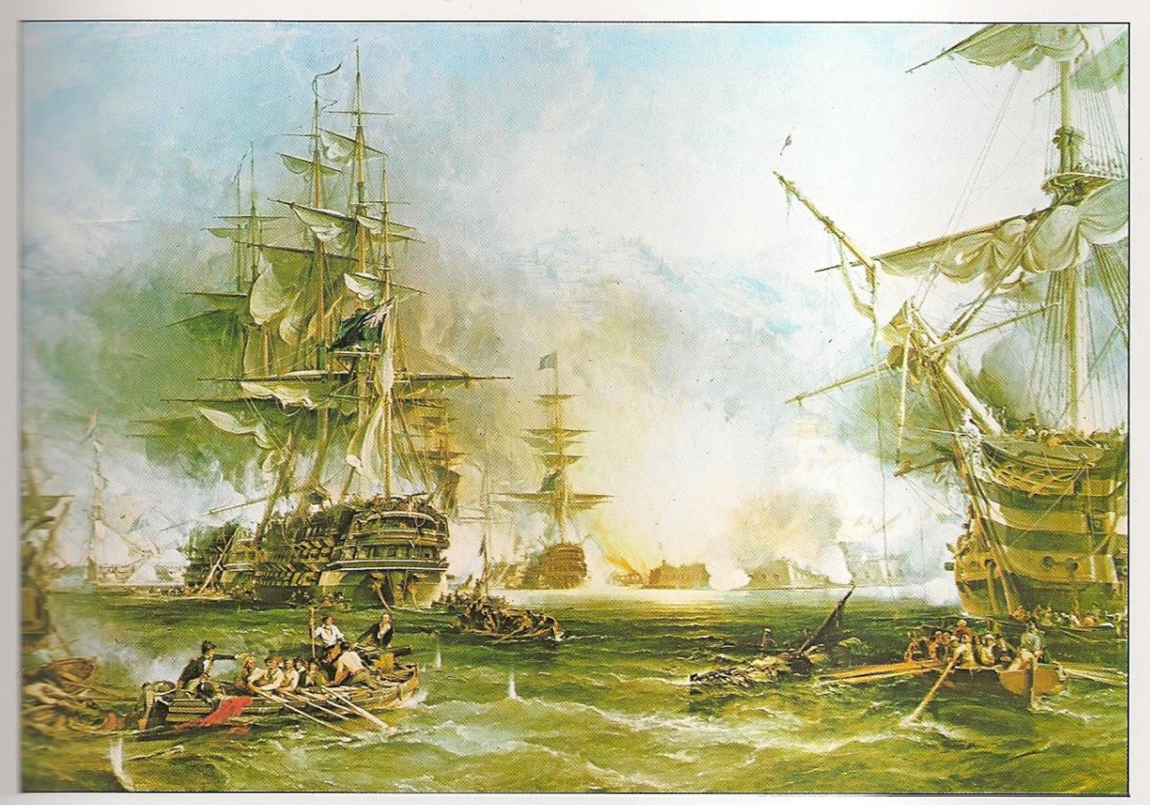
Arriba: botadura del navío de tres puentes Washington, *de la Marina norteamericana, cerca del arsenal de Portsmouth, New Hampshire, el 1 de octubre de 1814.*



A la derecha: el combate singular entre la fragata norteamericana Wasp *y la británica* Frolic, *en un cuadro de Thomas Birch (Peabody Museum of Salem).*

do; con todo, el emperador había reforzado la Marina, a la que dotó de nuevas y excelentes ordenanzas, había instituido las escuelas navales de Tolón y de Brest, y en 1813 disponía ya de 7 navíos en Texel, 18 en el Escalda, 7 entre Cherburgo y Brest, 5 en Rochefort y 19 en Tolón. Sin embargo, era ya tarde para recuperar una iniciativa naval frente a Gran Bretaña. Los aliados invadieron Francia y ocuparon París. Napoleón abdicó y se retiró a la isla de Elba, de la que regresaría para concluir su epopeya en el adverso campo de batalla de Waterloo.

Las guerras napoleónicas habían costado dos millones de muertos, cien mil de los cuales habían desaparecido en el mar. Entre los años 1803 y 1815, Francia perdió 39 buques de línea, 64 fragatas y 94 unidades menores, y Gran Bretaña, 17 buques de línea, 46 fragatas y 203 unidades menores.





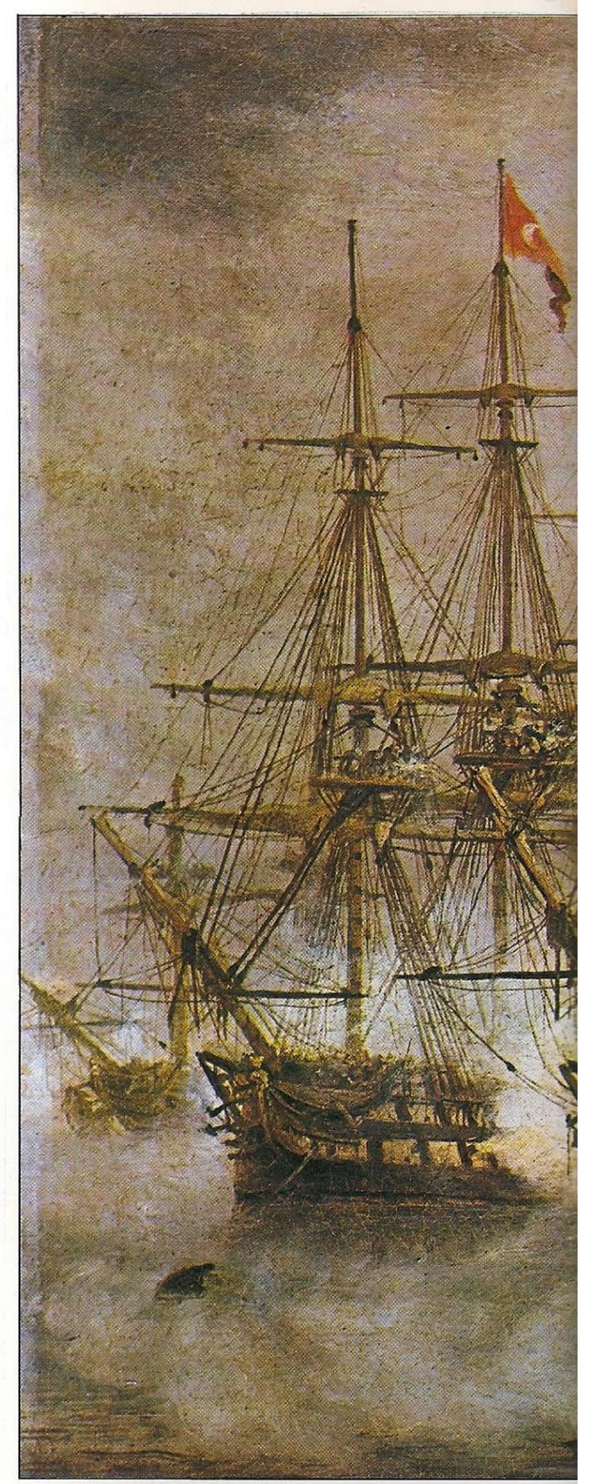
Kl. W. Lothar, príncipe de Metternich, promotor del Congreso de Viena que sentó las bases de la Restauración después del período napoleónico. Retrato de L. Lipparini (Col. Treves de' Bonfili, Venecia).

A la izquierda: una escena del bombardeo de Argel en 1816, por unidades británicas, en una pintura de G. Chambers (National Maritime Museum, Greenwich).

El Congreso de Viena, la primacía naval británica y las marinas de la época

En el Congreso de Viena, en 1815, las grandes potencias vencedoras de Napoleón dictaron un conjunto de disposiciones relativas al equilibrio político de los estados, a su expansión territorial y a la libertad de navegación. El instrumento garantizador del nuevo orden político fue la Santa Alianza, brazo armado de la Restauración, creada no sólo para conjurar el peligro de la revancha de los bonapartistas sino también, y sobre todo, para sofocar los movimientos liberales, herederos de la Revolución francesa, que estaban proliferando en diversas partes de Europa. Las potencias continentales aceptaron prácticamente todas las exigencias de Gran Bretaña, cuyo principal objetivo consistía en neutralizar a las fuerzas navales francesas. Los 83 buques de línea y las 65 fragatas que Francia poseía en 1815 fueron reducidos, respectivamente, a 31 y 12, y el resto de su flota fue repartido entre la Marina británica, que se apropió las mejores unidades, y los demás aliados. Más importante aún que el debilitamiento naval de Francia, España y Holanda, fue para Gran Bretaña la consolidación de su dominio de Malta, Corfú y Helgoland —clave de todo el tráfico marítimo entre el Báltico y el Mar del Norte—, así como de una larga cadena de posesiones en América, África, Asia, Extremo Oriente y en el Pacífico. En la Conferencia de París, que siguió al Congreso de Viena, fue confiada a Gran Bretaña la misión de reprimir el tráfico de esclavos entre África y América. En el Mediterráneo, la piratería berberisca operaba desde Argel, protegida por el bey de aquel territorio. Para terminar con esta amenaza, los norteamericanos, al mando del comodoro Decatur, atacaron Argel con tres fragatas y tres unidades menores. En 1816 fue la Marina británica la que envió a Argel al almirante Edward Pellew, con 6 navíos de línea, 4 fragatas y 9 unidades menores. El bey fue obligado a poner en libertad a los esclavos y debió comprometerse a abolir la esclavitud, a cesar en la práctica de la piratería y a reconocer y respetar la libertad de comercio. La navegación mercante volvió a funcionar a gran escala; en todas partes se construyeron nuevos buques y, por primera vez, las unidades destinadas al comercio no embarcaron artillería. En las flotas mercantes se difundieron embarcaciones tales como las fragatas (de tres palos), los bergantines, las polacras, las galeotas holandesas, las grandes goletas o *schooners* y las bricbarcas, más modernas. En la navegación de cabotaje, especialmente en el Mediterráneo, se utilizaron queches o bombardas, pinazas, jabeques, faluchos, tartanas, bous, etc. Las experiencias obtenidas en las marinas de guerra se extendieron a las mercantes. En las primeras se habían adoptado, desde hacía tiempo, buques esbeltos, con alta arboladura completamente recubierta de velas, desde la punta del bauprés a lo alto del botalón, desde las batayolas a los extremos de los mástiles, con el reciente añadido del cuarto orden de

velas, constituido por los sobrejuanetes de mayor y de trinquete. En el mismo período aparecieron las primeras cadenas de hierro para las áncoras, ideadas en 1808 por el «cirujano» naval Slatter y adoptadas en 1811 por el capitán Brown, que extendió su uso a las jarcias firmes.
En la composición de las flotas de guerra, el navío de tres puentes ocupaba el primer lugar, afirmándose como la obra maestra de la construcción naval: arboladura de 73 metros de altura sobre la quilla, desplazamiento de 3000 o más toneladas, armado hasta con 60 cañones por banda y dotación de 1200 hombres.
Los buques se dividían en tres clases: los navíos de tres puentes, con 100-120 cañones, y de dos puentes, con 80-84 y 74-78 cañones. Seguían después las fragatas de 58 a 60 cañones, consideradas como buques de cuarta clase, y las de 32 a 50, denominadas también corbetas de puente, con una batería cubierta. La formación de las flotas de guerra se completaba con las corbetas de pozo, de 18 a 24 cañones, los bergantines de 10 a 18, y con goletas, cúters, cañoneras y bombarderas. La artillería consistía en cañones y carronadas de avancarga, y los calibres navales, expresados en libras, eran de 36, 24, 18, 12, 8 y 6.
Después de 1815, todas las marinas de guerra descendieron en volumen e importancia, a excepción de la flota británica, que, sin embargo, redujo el número de sus navíos a cerca de la mitad con relación a la fuerza movilizada durante el período napoleónico.





Representación alegórica de la insurrección griega contra Turquía en 1821, según un grabado de la época.

La guerra de Independencia griega y la batalla de Navarino

Grecia, que tras el Congreso de Viena continuó bajo la dominación turca, se alzó en 1821, dispuesta a conquistar su independencia.
El mar Egeo y las numerosas islas situadas entre Turquía y Grecia fueron el teatro de operaciones de los insurrectos, que, tras haber elegido el 28 de abril a I. Tombasis como gran almirante, armaron 36 bergantines de 12 a 20 cañones.
Los ataques griegos pusieron en grave peligro el tráfico marítimo turco, puesto que resultó ineficaz la intervención de las unidades navales otomanas, carentes de adiestramiento, de hombres y, sobre todo, de un mando hábil y competente. La guerrilla naval, que duró de 1821 a 1825, reveló el valor y la destreza de la marinería helénica, y en particular de personajes como el ya citado Tombasis, Andreas Miaulís, Georgios Pepinis y, en especial, Konstandinos Kanaris. Sin embargo, a pesar de los éxitos navales, la situación de la causa griega empeoró con la intervención del virrey de Egipto, Metmet 'Alī, a favor del sultán turco Mahmut.
Los griegos no pudieron oponerse al desembarco de tropas enemigas en Morea y, después de un largo asedio, cayó Missolonghi. Corría el año 1828 y Grecia había llegado al límite de sus fuerzas. Fue entonces cuando Gran Bretaña, Francia y Rusia decidieron intervenir, con el pretexto oficial de poner fin a



Una fase de la batalla de Navarino, en la que el 20 de octubre de 1828 la flota aliada anglo-franco-rusa derrotó a la escuadra turco-egipcia (National Maritime Museum, Greenwich).

un conflicto que perjudicaba al comercio marítimo internacional y al suyo en particular. Las tres potencias disponían en aguas helénicas de importantes fuerzas navales. Gran Bretaña tenía allí 3 navíos de línea, 4 fragatas y 5 unidades menores, al mando del vicealmirante Edward Codrington; Francia contaba con 3 navíos, 2 fragatas y 2 unidades menores, mandadas por el contraalmirante De Rigny; y Rusia disponía de 4 buques de línea y 4 fragatas, confiadas al contraalmirante Heyden. El mando de las fuerzas navales conjuntas fue otorgado, por ser el almirante de mayor graduación, al británico Codrington, que en septiembre de 1828, tras imponer un armisticio a los beligerantes, ordenó el traslado de la escuadra conjunta a la base de Navarino, donde se encontraba todavía la flota turco-egipcia, con el fin de vigilar sus movimientos y garantizar que se respetara la tregua. Los buques aliados entraron en la rada de Navarino el 20 de octubre y anclaron frente a las unidades turco-egipcias, que sumaban 3 navíos de línea, 17 fragatas, 26 corbetas, 12 bergantines, 5 brulotes y otras embarcaciones menores. La situación se precipitó en el momento en que una nave turca disparó contra una lancha de la fragata británica *Dartmouth*. Antes de que oscureciera, la flota del sultán había quedado destruida y las fortificaciones de tierra reducidas a escombros.

El éxito naval de las escuadras aliadas de Codrington posibilitó la consolidación de la independencia griega y al mismo tiempo reveló la tendencia rusa a

buscar una vía de expansión en el Mediterráneo, lo cual provocó el recelo de otras potencias, especialmente de Gran Bretaña y Austria. En el mismo mes de la batalla de Navarino, Rusia declaró la guerra a Turquía y sus navíos bloquearon los Dardanelos, el Bósforo y los puertos del mar Negro, mientras sus cañoneras operaban en el Danubio. Una acción conjunta de la escuadra del almirante Greig y de las tropas que combatían en torno a Varna permitió la conquista de esta ciudad.

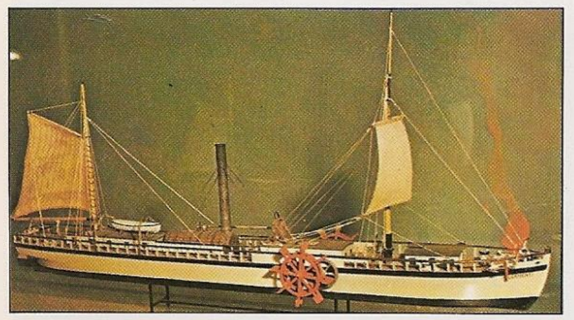
Para contener el ímpetu ofensivo ruso y no ceder al azar todo el mérito de la independencia griega, Gran Bretaña y Francia intervinieron también contra Turquía y la obligaron a emprender negociaciones de paz antes de que los rusos pudieran llegar a Constantinopla. Las potencias vencedoras impusieron a Turquía el Tratado de Adrianópolis (14 de septiembre de 1829), que sancionó la independencia de Grecia y garantizó a los buques rusos el paso del mar Negro al Mediterráneo a través de los Dardanelos.

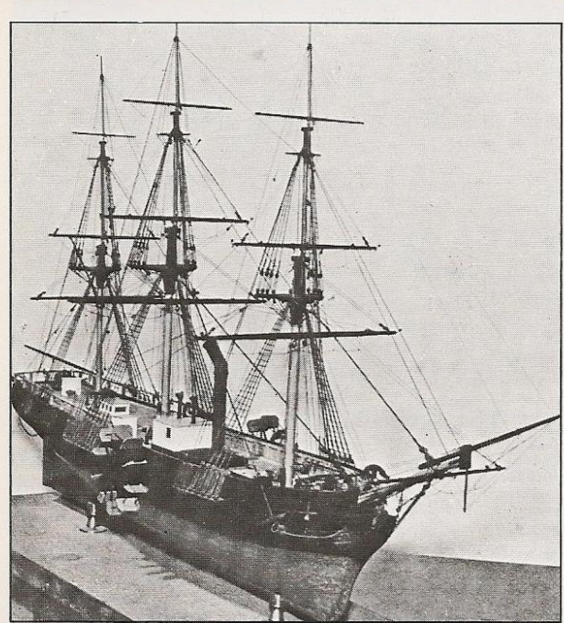
Aparición de la propulsión a vapor. Las marinas militares hacia 1830

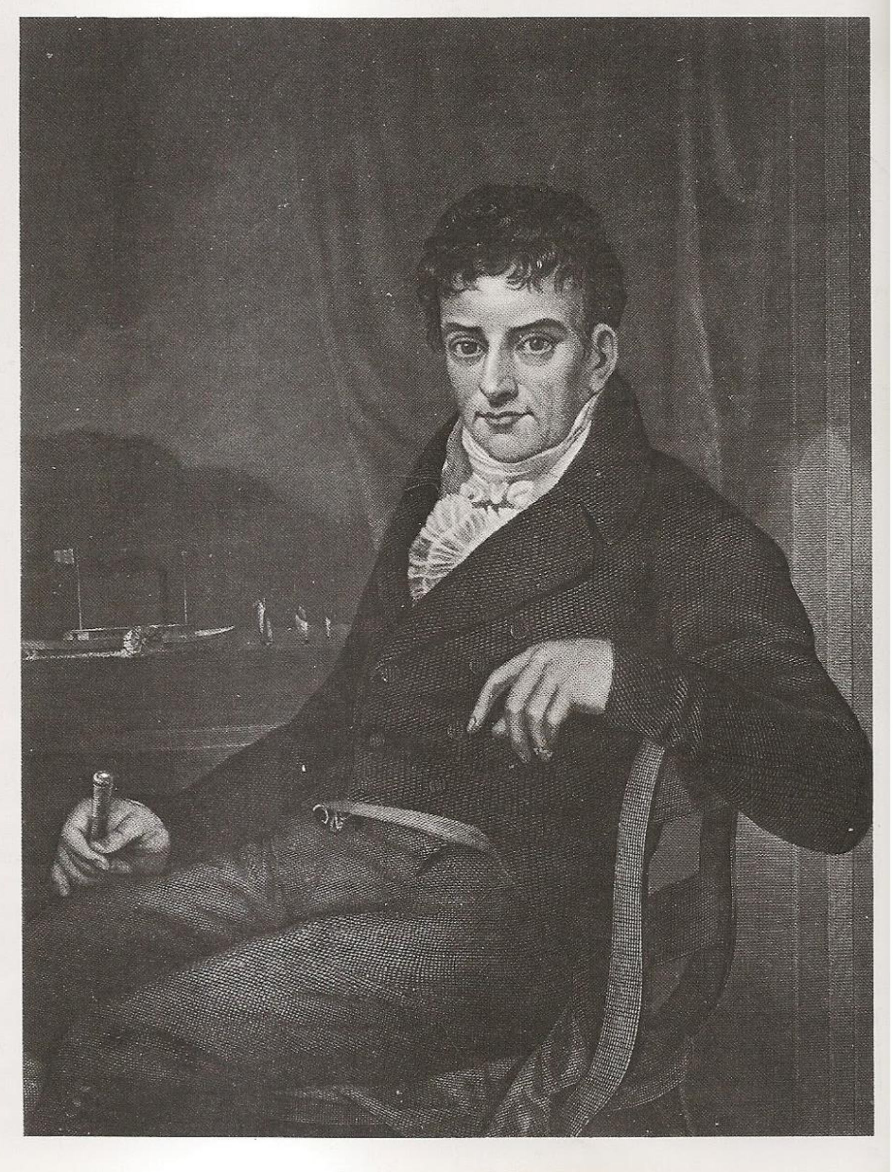
Entre 1805 y 1830 se produjo una de las invenciones más revolucionarias de toda la historia de la humanidad: la máquina de vapor. Su aparición en el mar, como nuevo medio de propulsión, liberó a los barcos de los condicionamientos atmosféricos y meteorológicos, entre ellos la presencia de vientos más o menos propicios. La máquina de vapor revolucionó y transformó totalmente la técnica de la navegación y modificó los planteamientos de la guerra naval y del tráfico marítimo; ni siquiera la propulsión nuclear ha tenido, al menos hasta hoy, unos efectos tan importantes.

La idea de aplicar la máquina de vapor a la navegación fue obra del francés Jouffroy, que en 1780 consiguió hacer navegar por el río Saône un buque de ruedas de 46 metros de eslora. Los experimentos fueron interrumpidos por el advenimiento de la Revolución francesa y los acontecimientos subsiguientes, y hasta 1802 no fue construido por William Symington un segundo buque de vapor, el *Charlotte Dundas,* dotado de una máquina Watt de doble efecto y destinado a remolcar cargamentos de madera en el río Clyde. Sin embargo, el impulso decisivo para la introducción de la máquina de vapor en la propulsión naval lo dio el norteamericano Robert Fulton, que en 1807 construyó el *Clermont,* el primer auténtico buque a vapor y ruedas, inaugurando una línea regular por el río Hudson, entre Nueva York y Albany.

La máquina de vapor fue adoptada cada vez con mayor frecuencia por buques mercantes y de guerra, sobre todo después de que los experimentos del sueco Ericsson permitieran la sustitución de las

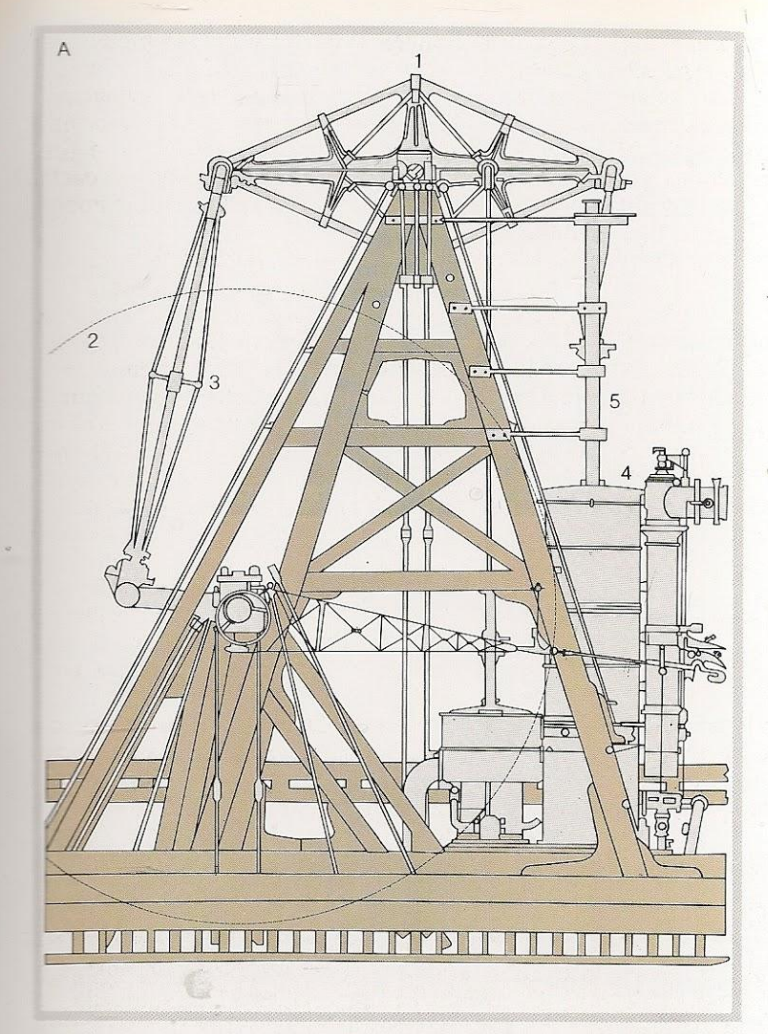


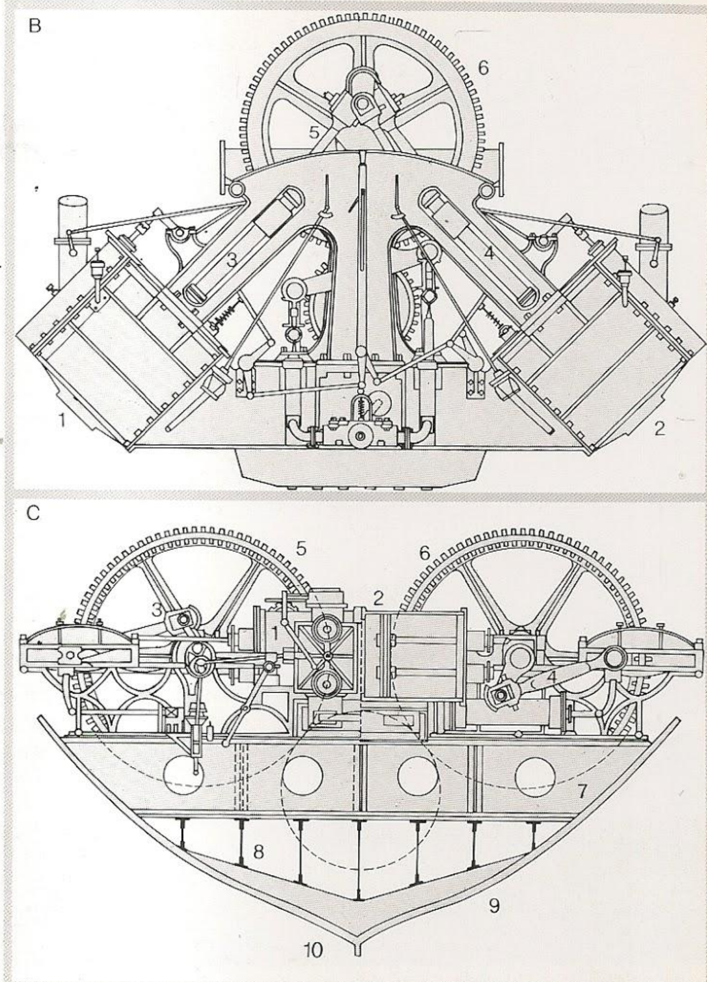




En la parte superior: modelo a escala del buque de vapor Clermont, *construido por Robert Fulton, que inauguró la era de la propulsión a vapor (Deutsches Museum, Munich).*

Arriba: modelo a escala del Savannah, *primer buque a vapor que atravesó el Océano Atlántico.*
A la derecha: Robert Fulton (Culver Pictures, Nueva York).





ruedas por la hélice, mucho más eficaz como elemento propulsor. El paso decisivo de las marinas de guerra y mercantes de la vela al vapor puede fijarse en la adopción de la hélice, ya que hasta ese momento la máquina de vapor acompañó siempre, como sistema auxiliar para emplear en ausencia del viento, a la vela, considerada como principal medio de propulsión.

La evolución de las flotas fue completada por la construcción de los primeros cascos de hierro y por la puesta a punto de piezas de artillería de nuevo tipo —los cañones-obús proyectados y construidos por el francés Paixhans y el británico Millar— que permitían combatir indistintamente a larga y a corta distancia. Todo ello impuso una renovación en la reglamentación táctica de los navíos de guerra.

En el cuadro se indica la composición de las principales marinas de guerra europeas hacia 1830, época en que tuvieron lugar algunos acontecimientos navales importantes.

Esquema A
Máquina con ruedas de balancín superior tipo Stevens, destinada a un buque de vapor en servicio en el río Hudson.
1 balancín
2 rueda
3 biela
4 cilindro
5 émbolo del pistón

COMPOSICIÓN DE LAS PRINCIPALES MARINAS DE GUERRA EUROPEAS HACIA 1830

	Navíos de línea	Fragatas	Unidades menores
Gran Bretaña	165	117	324
Francia	59	51	213
Rusia	32	25	107
Turquía	23	28	120
Holanda	12	33	56
España	10	16	30
Suecia	10	13	224
Dinamarca	4	7	14
Portugal	4	6	37
Austria	1	10	30
Cerdeña	—	5	7
Dos Sicilias	2	5	10

Esquema B
Vista frontal de la máquina de hélice del Bordeaux *(1850), proyectada por Thomson; provista de dos cilindros oblicuos, desarrollaba una potencia de 210 hp.*
1 y 2 cilindros
3 y 4 émbolos de los pistones
5 bielas accionadas del eje de la hélice
6 rueda dentada del eje

Esquema C
Sección de la parte central del Biche *(1850), con la máquina de hélice proyectada por Mazeline; provista de dos cilindros opuestos, cada uno de los cuales accionaba una rueda dentada, desarrollaba una potencia de 120 hp.*
1 y 2 cilindros
3 y 4 bielas
5 y 6 ruedas dentadas
7 bancada de la máquina
8 sentina
9 planchas del casco
10 quilla

Esquema D
Popa del navío de vapor Ajax *(1848), primero accionado por hélice en la Marina británica.*
1 *hélice*
2 *eje de la hélice*
3 *junta*
4 *timón*
5 *codaste*
6 *quilla*
7 *galería de popa*
8 *lancha de salvamento*
9 *puente de cubierta*
10 *puente de batería*
11 *puente de corredor*
12 *cuarto puente*
13 *portillo*
14 *escala*
15 *palo de mesana*

Esquema E
Popa del Charlemagne *(1849), primer buque de hélice de la Marina francesa.*
1 *hélice*
2 *eje de la hélice*
3 *junta*
4 *timón*
5 *quilla*
6 *estructura de popa*
7 *barra del timón*
8, 8', 8'', 8''', 8'''' *puentes*
9 *bao*

En septiembre de 1825, la flota sarda organizó una expedición (una fragata de 60 cañones, una de 44, una corbeta y un bergantín) contra el bey de Túnez; la ciudad de Trípoli fue bombardeada y varias de sus unidades navales capturadas o incendiadas. En 1830, una expedición francesa contra Argel movilizó una gran escuadra naval, mandada por el almirante Victor Guy Duperré, con 11 navíos de línea, 24 fragatas, 8 corbetas, 22 bergantines y 31 unidades menores; a estas unidades se agregaron 6 buques de vapor provistos de máquinas de 160 a 80 hp de potencia, como remolcadores. Poco después, en 1831, la Marina francesa actuó contra Portugal para proteger los intereses de los ciudadanos franceses en dicho país, y en 1836 contra México, cuando la escuadra del almirante Baudin expugnó el fuerte de San Juan de Ulloa y seguidamente la ciudad de Veracruz. Entretanto, la Marina británica se dedicaba afanosamente a la consolidación de sus posiciones en Extremo Oriente.

En la década de 1840, las marinas de guerra más avanzadas procuraron aumentar constantemente el número de buques propulsados por máquinas de vapor y dotarlos de nuevos cañones-obús de largo alcance. La ingeniería naval francesa se puso a la cabeza con los estudios y proyectos de Charles Dupuy de Lôme, que diseñó e hizo construir el primer auténtico buque de guerra de vapor, el *Napoléon,* de 92 cañones, 5047 toneladas de desplazamiento y una velocidad máxima de crucero de 11 nudos. Con este gran navío y sus similares contemporáneos se iniciaba, mediado ya el siglo XIX, la era de la marina de guerra moderna, mientras empezaba el crepúsculo del glorioso período de la navegación a vela.

